

Gli armatori tornano a fare utili, nessuna svolta in vista

Prodotti via nave Oneri fino al 2023

Raoul de Forcade

Il caro dei noli container proseguirà almeno fino a tutto il 2022. E quanto prevedono gli armatori italiani del settore che, grazie a questa situazione, stanno ottenendo alti margini di guadagno, ma dopo un decennio durissimo. «È vero che c'è stato un rincaro potente dei noli container - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - ma dobbiamo ricordare che le compagnie che operano nel settore, con i noli precedenti alla pandemia, hanno avuto rossi colossali: tra i grandi, Maersk registrava, pre Covid, circa 2 miliardi di euro di perdite sul nolo, Cma-Cgm circa 1,5 miliardi e anche Msc, che non pubblica i bilanci, si stima avesse perdite analoghe. La situazione è stata anche causata dall'*overcapacity* di stiva generatasi negli anni passati (per un numero sovrabbondante di ordini di nuove navi, ndr). E la pandemia ha inciso sul settore: con le industrie ferme, il grosso del trasporto, anche via mare, si è fermato. Nel comparto delle portacontainer ci sono state sia una razionalizzazione dei vettori sia una rottamazione delle navi più vecchie; e nel periodo pandemico l'offerta di stiva si è ridotta. Oggi che è ripresa l'attività, nel mondo si è generata una diversa situazione: non più sovracapacità ma una domanda maggiore dell'offerta, che fa alzare i prezzi. E il fenomeno del caro noli dovrebbe durare ancora nel 2021 e 2022».

Anche secondo Stefano Messina, presidente di Assarmatori e al vertice di una compagnia in cui poco meno del 90% del fatturato è determinato dai container, il boom dei noli durerà «almeno fino al 2022. Bisogna dire, però - afferma - che il mondo del trasporto contai-

ner ha subito una lunga crisi dal 2009 al 2019. Poi, inaspettatamente, nel secondo trimestre del 2020 i volumi sono esplosi. In quel momento, per la pandemia, su 22 milioni di container di *capacity* della flotta mondiale, il 25% era fermo. A maggio-giugno la Cina è ripartita con import ed export e questo ha assorbito moltissima capacità, mentre rimettere in moto la flotta mondiale ha richiesto 6-7 mesi. Intanto i noli sono esplosi: si va da rincari del 400-500% sulle rotte asiatiche, ad aumenti del 30-40% sulle rotte Nord-Sud. Oggi, comunque, il 98-99% della flotta è in mare e, ciò nonostante, ci sono congestioni generate dall'esplosione dei traffici, con disservizi, diseconomie e mancanza di spazi. La causa non è la carenza di navi: i porti asiatici, statunitensi e nordeuropei, a causa di investimenti insufficienti in infrastrutture, non riescono a smaltire con regolarità i volumi di merci che la domanda internazionale richiede. Questo anche a causa del commercio online, che negli ultimi 18 mesi è cresciuto in modo esponenziale. E poi c'è carenza di container. Il 2020, dunque, per le compagnie del settore è stato un anno straordinario e il 2021 lo è ancora di più. C'è però una volatilità molto elevata e anche noi soffriremo una crescita dei costi, legata anche agli adeguamenti alle normative ambientali. L'aumento del nolo, peraltro, determina una crescita dei ricavi, non degli utili. Ma, certo, ora i margini di tutte le compagnie sono a doppia cifra. Finalmente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il boom dei noli container durerà almeno fino a tutto il 2022. Ma arriva dopo 10 anni di crisi

